

TESTY

Porównanie kompaktowych SUV-ów z dieslami

Mocne SUV-y w akcji!

Nowy Sportage już zmierzył się z Qashqaiem i Tiguanem, odniósł nawet jedno zwycięstwo – teraz czas na kolejnych mocnych rywali napędzanych mocnymi dieslami



Te SUV-y wcale nie są paliwożerne – średnio w teście zadowolili się ok. 7 l/100 km. Dwa z nich palą jednak zdecydowanie więcej, niż obiecuje producent...



KIA

Prosty w obsłudze, porządnie wykonany kokpit z dużymi przyciskami



HYUNDAI

Porządek elementów obsługi podobny jak w Kii, jakość wykonania – bez zastrzeżeń

Kia jest w świetnej formie, strategia firmy przynosi wymierne korzyści. Początkowo Koreańczycy kusili klientów tylko niską ceną, ale potem dorzucili do tego bezkonkurencyjnie długą gwarancję, oryginalny design, wreszcie poprawili też jakość wykonania wnętrza, jego przestronność i... są efekty: Kia zaczęły wygrywać porównania! Sportage 1.7 CRDi pokonał porównywalne Nissana Qashqaja i Hyundai Tucsona, a nowa Optima wygrała z Mazdą 6, Fordem Mondeo, Oplem Insignią i Peugeotem 508. Jedynie z pojedynku z nowym VW Tiguanem Sportage z 2-litrowym dieslem wyszedł przegrany. Czas na kolejną próbę.

Do porównania ze 185-konnym Sportage'em 2.0 CRDi 4x4 w wersji wyposażeniowej GT Line dobraćaliśmy 3 konkurentów. Bratni Hyundai Tucson z tym samym wysokoprężnym silnikiem także zawdzięcza swój wygląd Peterowi Schreyerowi i również – poza napędem – korzysta z tej samej techniki, co Kia Sportage.

DIESLA CX-5 KARZE AKCYZA

Oba auta należą do czołówki sprzedaży w tym segmencie w Polsce. Trochę gorzej sprzedaje się Mazda CX-5. Winny jest temu m.in. brak mniejszych i tańszych jed-

nostek napędowych – cennik otwiera 165-konna 2-litrowka za 89 400 zł. Dodatkowo w testowanej odmianie 2.2 Skyactiv-D o mocy 175 KM cena „cierpi” z powodu wyższej stawki akcyzowej. Czwarty zawodnik to Ford Kuga – model, który bez większych zmian jest oferowany od 2013 r. Jeszcze w tym roku pojawi się w salonach jego wersja po face liftingu, co może poprawić miejsce w rankingu.

Czy nowsze konstrukcje okażą się lepsze od starszych? Czy warianty z manualnymi skrzyniami biegów zdobędą mniej punktów od „automatów”? Czy większy z zewnątrz okaże się także przestronniejszy w środku? Niech rozstrzygną punkty!

W TEŚCIE UDZIAŁ BIORĄ:



Ford Kuga

180 KM
7,2 l/100 km
142 800 zł



Hyundai Tucson

185 KM
6,8 l/100 km
140 990 zł



Kia Sportage

185 KM
6,8 l/100 km
134 990 zł



Mazda CX-5

175 KM
7,3 l/100 km
158 900 zł

ZDJĘCIA: AUTO BILD



MAZDA

Podobają nam się sportowy styl i obsługa pokrętle, nie podoba – ruszający się tunel



FORD

Nareszcie jest dostępny większy ekran nawigacji, ale obsługa – wciąż utrudniona

TESTY

Kugę zaprezentowano w 2011 r., w Europie jest sprzedawana od 2013 r. Jesienią pojawi się wersja po liftingu



FORD KUGA 2.0 TDCi

454
punkty

Kugę można bardzo polubić za to, jak się ją prowadzi. Ma umiejętnie wyważony, precyzyjny układ kierowniczy, zapewniający dobrą trakcję napęd 4x4 i sztywne zawieszenie – to wszystko składa się na naprawdę przyjemne pokonywanie zakrętów. Do takiego zestrojenia układu jeźdnego znakomicie pasuje kombinacja 180-konnego turbodiesla i 6-biegowej, dwusprzęgłowej przekładni. Ale SUV Forda potrafi nie tylko grać na dynamiczną nutę – nierówności Kuga amortyzuje komfortowo, nie trzeba więc mieć obaw o urazy kręgosłupa podczas pokonywania dziur. Tyle że fotele zostały skrojone dość ciasno, wyżsi kierowcy i pasażerowie będą mieli pewne trudności z umoczeniem się na nich. A skoro już

siedzimy z przodu, to ekran opcjonalnej nawigacji jest teraz znacznie większy. Zamiast przekątnej 12,7 cm ma 20,3 cm – to duży postęp, bo stary system był ledwo czytelny, gdyż monitor za bardzo oddalono od kierowcy. Niestety, słabym punktem pozostaje logika obsługi multimedii. Gorąco zachęcamy specjalistów Forda, żeby jeszcze raz pochylić się nad strukturą menu, uporządkowaniem dostępu do poszczególnych funkcji i bardziej przybliżyć ekran do kierowcy. Mimo to 322 punkty zdobyte przed kategorią „koszty” to dobry wynik. Wyższą lokatę Forda w tym porównaniu zablokowały: wysoka cena, duża częstotliwość przeglądów i zaledwie 2-letnia gwarancja. Czy nadchodzący lifting coś tu zmieni?



Precyzyjny układ kierowniczy, sztywne ale jeszcze komfortowe zawieszenie, dynamiczny silnik.



Zbyt wąskie fotele z przodu, krótka gwarancja, utrudniona obsługa, najwyższa cena po doposażeniu.



KUGA MA ZBYT WĄSKIE FOTELE

Przednie fotele zostały zbyt ciasno skrojone, z tyłu siedzi się stosunkowo nisko. Ilość miejsca jest jednak w porządku.



Tucson w zeszłym roku zastąpił model ix35. Pod względem stylistyki nowy SUV wynosi Hyundaią na inny poziom



HYUNDAI TUCSON 2.0 CRDi

477
punkty

W kwestii nazewnictwa swojego kompaktowego SUV-a Hyundai jakoś nie mógł się zdecydować. W 2005 r. pojawił się kompaktowy SUV Tucson, nazwany na cześć miasta w Arizonie w USA. Zaprezentowanego w 2009 r. następcę oznaczono ix35, żeby znów, w trzeciej generacji, dostępnej w sprzedaży od połowy 2015 r., powrócić do pierwotnego imienia. W kwestii bazy technicznej sprawa jest jasna: wszystkie Tucsony/ix35 bazują na platformie danego Sportage'a. Tym razem zarówno Hyundai, jak i Kia starannie odrobiły lekcje. Jakość się zgadza, silniki Diesla cicho i prężnie pracują. Manualne skrzynie biegów mają odpowiednie zestrojenie i precyzyjnie się je obsługuje. Kokpit też zaprojektowano w taki

sposób, że każdy się w nim szybko odnajdzie. Nowością w Tucsonie jest jednak to, że całkiem zwinnie się go prowadzi. W tej wersji okazuje się nieco bardziej miękko zestrojony od Kii, występującej tu jako GT Line (w pozostałych wersjach to Tucson sprawia wrażenie sztywniejszego). Dlatego w bezpośrednim porównaniu jego zawieszenie trochę lepiej „połyka” nierówności. Bardzo przyjemnie się nim podróżuje na dalekich trasach, miejsca dla pasażerów jest pod dostatkiem, komfort siedzeń – też w porządku. Jedynie przednie fotele mogłyby nieco lepiej podtrzymywać po bokach ciała kierowcy i pasażera. Dziwi nas tylko to, że w aucie za ponad 140 000 zł trzeba jeszcze dopłacić za system antykolkizyjny.



Mocny i cicho pracujący silnik, pewne prowadzenie, komfortowe zawieszenie, porządna jakość, 5-letnia gwarancja.



Mimo tych samych cech i wyposażenia jest aż o 13 000 zł droższy od Kii. Szerokie progi, mocne wspomaganie ukł. kier.



DUŻO MIEJSCA, DOBRY KOMFORT

Podobnie jak w Kii, przednie fotele mogłyby lepiej podparć z boku. W obu rzędach siedzeń pasażerom będzie jednak wygodnie.



Czwarta generacja Sportage'a wjechała do polskich salonów na początku roku. Ma wszystko, żeby powtórzyć sukces poprzednika



KIA SPORTAGE 2.0 CRDi

479
punktów

Brakuje ostatecznego szlif – tak zwykle pisaliśmy o Sportage'u 3. generacji. To był atrakcyjny wizualnie, korzystnie wyceniony samochód z długą gwarancją. Jego następca też zwraca uwagę wyglądem, a Kia wciąż wierzy w jakość swojego wyrobu na tyle, że gwarantuje to 7-letnim okresem ochrony (z pewnymi wyłączeniami). A co najlepsze: Sportage jeździ tak dobrze, jak wygląda – i to jest nowe w Kii. O ile poprzednika nie prowadziło się zbyt zwinnie i do tego słabo hamowało, o tyle obecny naprawdę poprawił się w tych dziedzinach. Sportage z prędkości 100 km/h zatrzymuje się na nawet krótszym dystansie niż Mazda i Ford. Zawieszenie Kii też całkiem dobrze jest zestrojone. Jedynie podczas jazdy po dziurawej dro-

dze przy pełnym obciążeniu tylne zawieszenie prawie dobija. Poza tym jest w porządku – poważne nierówności Kia czysto wybiera, jednak ze swoimi sztywnymi amortyzatorami nadaje się także do pogoni po zakrętach. I tu sprawdza się bardziej precyzyjny niż w poprzedniku układ kierowniczy, który w testowanej wersji GT rzeczywiście pozwala czerpać trochę frajdy z jazdy. 185-konny diesel też sprawia radość, 6-biegowa skrzynia ma dobrze dobrane przełożenia, a lewarek z lekkością porusza się między nimi. Wraz z Tucsonem Sportage może się też pochwalić najniższym spalaniem (6,8 l/100 km) i najwyższą masą ciągniętej przyczepy (2200 kg). Ale i tak nie robi takiego wrażenia, jak gwarancja – aż 7 lat!



7 lat gwarancji, dobre prowadzenie, zadowalający komfort, dużo miejsca, prosta obsługa, jakość w porządku.

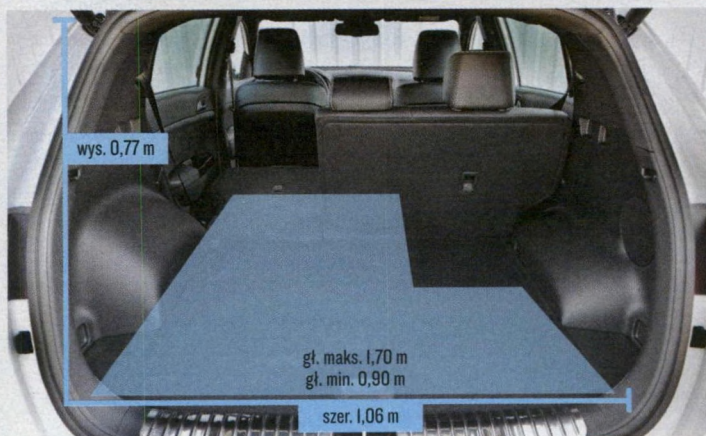


Brak układu start-stop w wersji wyposażeniowej GT Line, przy pełnym obciążeniu zawieszenie prawie dobija.



SPORTAGE TO... SPORTOWY TYP

Podobnie jak Tucson i Kuga, Sportage ma regulowane oparcie kanapy. Miejsca jest dużo. W GT Line – czarna podsufitka.



Po blisko pięciu latach od premiery CX-5 wciąż wygląda świeżo. Ostatni face lifting przeprowadzono w 2014 r.



MAZDA CX-5 SKYACTIV-D

454
punkty

Do tej pory zawsze chwaliliśmy CX-5 za dynamikę jazdy. Jednak na tle konkurentów w tym porównaniu Mazda wyróżnia się stosunkowo miękkim zestrojonym zawieszeniem. Układ ESP wkracza do akcji dość wcześnie, podczas gwałtownych zmian kierunku jazdy przód nieprzyjemnie nurkuje – Kugę i koreańskich konkurentów prowadzi się pewniej. Mimo miększego zestrojenia CX-5 wcale nie amortyzuje nierówności bardziej komfortowo niż konkurenci. Nasz testowy egzemplarz był wyposażony w opcjonalny 6-stopniowy „automat”. Ta hydrokinetyczna konstrukcja nie przełącza biegów jednak tak szybko, jakby to pasowało do mocnego diesla, który w dodatku sprawia dużą radość, gdy wysoko się go kręci. Oczywi-

ście, lepszy byłby bardziej dopracowany „automat”, ale w tym wypadku optymalnym rozwiązaniem będzie rezygnacja z tej opcji, co pozwoli zaoszczędzić 8000 zł. Seryjna przekładnia manualna ze swoim poręcznym lewarkiem i krótkim skokiem sprawia naprawdę dużo radości. I to tyle, ile można zaoszczędzić przy kupnie 175-konnej Mazdy CX-5 2.2 Skyactiv-D 4x4 – nie występuje ona bowiem w tańszej wersji wyposażeniowej niż Sky-PASSION, jedynie można zrezygnować z napędu 4x4 lub 25 KM. Praktycznymi atutami CX-5 pozostają przestronna, wygodna kabina i duży bagażnik. Podobna nam się też system multimedialny sterowany pokrętką lub dotykowo – druga opcja działa niestety tylko na postoju.



Z lekkością wkręcający się na obroty, mocny silnik o przyjemnym brzmieniu, przestronny tył kabiny, prosta obsługa.



Miejscami słabe wykończenie (ruszająca się konsola środkowa), na tle konkurentów miękkie zawieszenie.



CX-5 MA NAJWIĘKSZY TYŁ

Pasażerowie z tyłu mają do dyspozycji najwięcej miejsca, ale oparcie kanapy jest pionowo ustawione. Wygodne fotele z przodu.



TESTY



DANE PRODUCENTA

	KIA	HYUNDAI	FORD	MAZDA
Silnik: typ/cylindry/zawory	t.diesel/R4/I6	t.diesel/R4/I6	t.diesel/R4/I6	t.diesel/R4/I2
Ustawienie silnika	poprzecznie z przodu	poprzecznie z przodu	poprzecznie z przodu	poprzecznie z przodu
Zasilanie/napęd rozrządu	common rail/łańcuch	common rail/łańcuch	common rail/pasek	common rail/łańcuch
Pojemność skokowa (cm³)	1995	1995	1997	2191
Moc maksymalna (KM/obr./min)	185/4000	185/4000	180/3500	175/4500
Maks. moment obrotowy (Nm/obr./min)	400/1750	400/1750	400/2000	420/2000
Prędkość maksymalna (km/h)	201	201	200	204
Skrzynia biegów	man. 6	man. 6	aut. 6 (dwusprzęgłowa)	aut. 6
Napęd	4x4	4x4	4x4	4x4
Hamulce (przód/tył)	tw/t	tw/t	tw/t	tw/t
Pojemność bagażnika (l)	503-1492	513-1503	456-1653	503-1620
Opony testowanego auta	245/45 R 19	245/45 R 19	235/45 R 19	225/55 R 19
Pojemność zbiornika paliwa (l)	62	62	60	58
Emisja CO ₂ (g/km)	154	154	140	144
Masa holowanej przyczepy z hamulcem/bez (kg)	2200/750	2200/750	2100/750	2000/750
Dł./szer./wys. (mm)	4480/1855/1635	4475/1850/1645	4524/1838/1702	4555/1840/1710



WYNIKI TESTU

	SPORTAGE	TUCSON	KUGA	CX-5
Przyspieszenie				
0-50 km/h	2,7 s	2,7 s	3,0 s	2,8 s
0-100 km/h	8,2 s	8,4 s	8,8 s	8,4 s
0-130/0-160 km/h	14,1/23,2 s	14,4/24,3 s	14,5/24,4 s	14,5/25,0 s
Elastyczność				
60-100 km/h	4,8 s	4,9 s	4,9 s	4,8 s
80-120 km/h	6,2 s	6,4 s	6,4 s	6,5 s
Masa rzeczywista/ładowność	1701/549 kg	1717/533 kg	1778/452 kg	1658/467 kg
Rozdział masy (przód/tył)	60/40 proc.	60/40 proc.	59/41 proc.	60/40 proc.
Średnica zawracania (w lewo/w prawo)	11,2/11,2 m	11,3/11,3 m	11,5/11,6 m	11,9/11,8 m
Hamowanie				
ze 100 km/h (zimne)	37,8 m	36,7 m	38,3 m	37,8 m
ze 100 km/h (gorące)	35,5 m	35,8 m	36,5 m	36,3 m
Hałas w kabinie				
przy 50 km/h	58 dB (A)	58 dB (A)	59 dB (A)	58 dB (A)
przy 100 km/h	66 dB (A)	66 dB (A)	66 dB (A)	67 dB (A)
przy 130 km/h	70 dB (A)	70 dB (A)	70 dB (A)	70 dB (A)
Spalanie testowe	6,8 l/100 km	6,8 l/100 km	7,2 l/100 km	7,3 l/100 km
Zasięg	900 km	900 km	830 km	790 km



WYPOSAŻENIE

	SPORTAGE	TUCSON	KUGA	CX-5
Wersja	GT Line	Style	Titanium	SkyPASSION
Airbagi czołowe/boczne	S/S	S/S	S/S	S/S
Kurtyny powietrzne/airbag kolanowy kierowcy	S/N	S/N	S/S	S/N
Reflektory ksenonowe/LED	S/N	N/S	S/N	N/S
Światła przeciwmgielne	S	S	S	S
Klimatyzacja automatyczna 2-strefowa	S	S	S	S
Elektrycznie sterowane szyby przód/tył	S/S	S/S	S/S	S/S
Elektrycznie sterowane/składane lusterka	S/S	S/S	S/S	S/S
System multimedialny z odtwarzaczem MP3	S	S	S	S
Kierownica wielofunkcyjna/komputer pokł.	S/S	S/S	S/S	S/S
Bluetooth/złącze USB	S/S	S/S	S/S	S/S
Nawigacja/elektrochromatyczne lusterko	S/S	S/S	S/S	S/S
Kluczyk zbliżeniowy/elekt. ster. klapy bagaż.	S/S	S/S	S/S	S/S
Czujnik światła/deszczu	S/S	S/S	S/S	S/S
Tempomat/skaner znaków drogowych	S/S	S/S	S/S	S/S
Czujniki parkowania p i t/kamera cofania	S/S	S/S	S/S	S/S
System unikania kolizji przy małych prędk.	S/S	S/S	S/S	S/S
Monitoring martwego pola	S/S	S/S	S/S	S/S
Asystent utrzymania pasa ruchu	S/S	S/S	S/S	S/S
Podgrz. fotele przód/tył/kierownica/szyba czoł.	S/S/S/N	S/S/S/N	S/N/N/S	S/N/N/N
Lakier met./felgi al. w testowanym rozmiarze	2400 zł/S (19 cali)	2600/2500 zł (19 cali)	od 1950/5600 zł (19 cali)	2500 zł/S (19 cali)



GWARANCJA/CENY

	SPORTAGE	TUCSON	KUGA	CX-5
Cena podstawowa testowanej wersji	129 990 zł	140 990 zł	142 800 zł	158 900 zł
Utrata wartości (po 3 latach i 90 tys. km)	44,2 proc.	45,6 proc.	50,4 proc.	46,4 proc.
Gwarancja mechaniczna	7 lat	5 lat	2 lata	3 lata
Gwarancja perforacyjna	12 lat	12 lat	12 lat	12 lat
Przeglądy	co 30 tys. km/2 lata	co 30 tys. km	co 20 tys. km/rok	co 20 tys. km/rok
Cena po doposażeniu	134 990 zł	147 990 zł	162 370 zł	158 900 zł

Brakujące (wyróżnione pogrubioną czcionką) elementy wyposażenia dodaje się do ceny podstawowej testowanej wersji – cena po doposażeniu to cena punktowana; l) pakiet

eurotaxGLASS's
Automotive Business Intelligence



Automatyczne skrzynie biegów
Mazdy i Forda nie dały im przewagi w porównaniu

NASZYM ZDANIEM

KOREA GÓRĄ!
Kia i Hyundai są przemysłowymi, porządnie zrobionymi autami. Kia ma w tej wersji nieco sztywniejsze zawieszenie, Hyundai okazał się bardziej komfortowy. Istotne różnice w stosunku do konkurentów występują jednak głównie w kategorii „koszty” i „gwarancja”.



PUNKTACJA

Nadwozie

	Maks. punktów	SPORTAGE	TUCSON	KUGA	CX-5
Przestronność z przodu	40	32	31	33	31
Przestronność z tyłu	30	25	25	25	27
Pojemność bagażnika	25	22	22	21	22
Ładowność	15	13	13	11	11
Widoczność	20	13	13	16	14
Fotele, pozycja kierowcy	30	24	24	22	23
Ergonomia obsługi	20	16	16	12	14
Jakość wykończenia	20	16	16	16	15
Suma punktów	200	161	160	156	157

Napęd i zawieszenie

	Maks. punktów	SPORTAGE	TUCSON	KUGA	CX-5
Przyspieszenie	25	20	20	20	20
Elastyczność	25	23	23	23	23
Poziom hałas	15	13	13	12	12
Skrzynia biegów	15	10	10	13	11
Zachowanie na drodze	30	26	26	27	25
Komfort jazdy	30	23	24	26	22
Układ kierowniczy	15	11	11	13	11
Średnica zawracania	5	4	4	3	2
Skuteczność hamulców	40	31	32	29	30
Suma punktów	200	161	163	166	156

Koszty

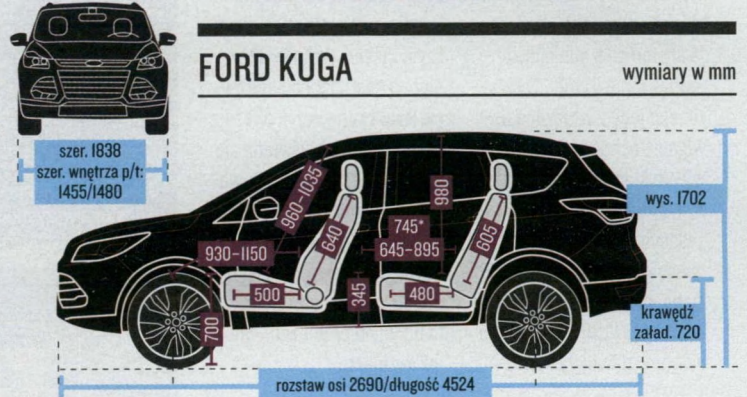
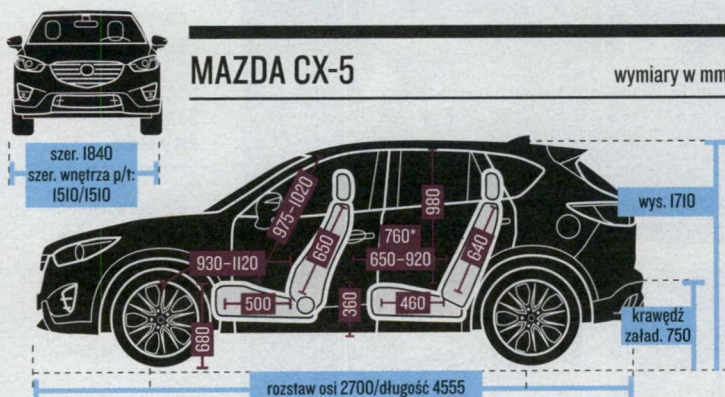
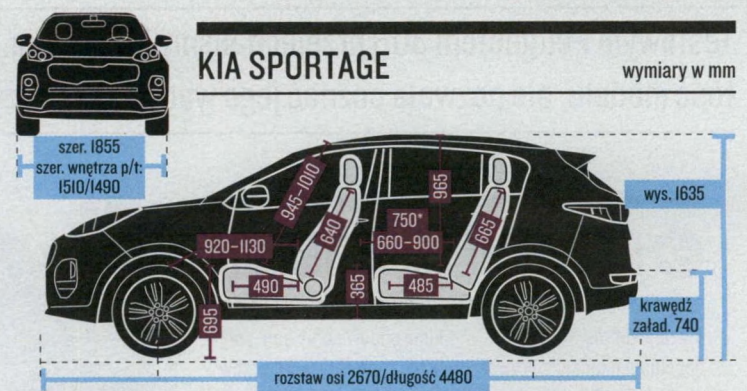
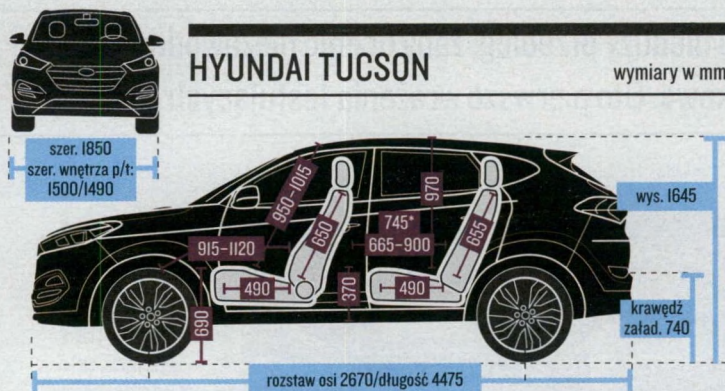
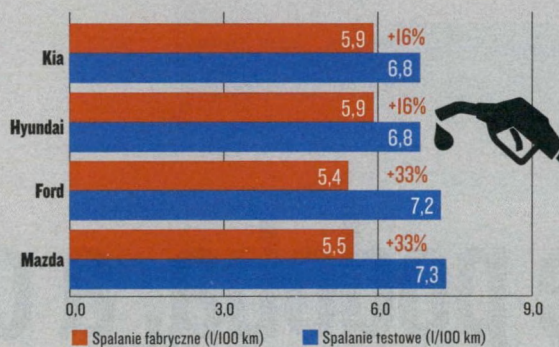
	Maks. punktów	SPORTAGE	TUCSON	KUGA	CX-5
Cena po doposażeniu	50	33	31	28	29
Utrata wartości	15	13	13	10	12
Zużycie paliwa	30	18	18	17	17
Wypożyczenie – komfort	30	25	25	25	28
Wyp. – bezpieczeństwo	30	27	27	27	27
Ubezpieczenia	10	6	6	4	5
Gwarancja	15	15	14	8	10
Przeglądy	20	20	20	13	13
Suma punktów	200	157	154	132	141
Wynik końcowy	600	479	477	454	454

Miejsce w teście

1.	2.	3.	3.
----	----	----	----

TEST SPALANIA

Auta z manualnymi przekładniami okazały się oszczędniejsze od „automatów” – to wcale nie takie oczywiste, bo najnowsze konstrukcje tego typu potrafią być bardziej „eko” od kierowcy. Ford i Mazda też znacznie bardziej niż Kia i Hyundai przekłamuja fabryczne dane spalania, według których powinny palić mniej od „koreańczyków”.



*po odsunięciu oparcia przedniego fotela o metr od pedału hamulca (odpowiada to ustawieniu dla kierowcy przeciętnego wzrostu)